

二零一二年二月十六日
交通及運輸委員會
第一次會議(二零一二)

介紹/諮詢：2012-2013 年度葵青區巴士路線發展計劃

運輸署及各巴士公司聯合回覆如下：

內容	運輸署/九巴回應
A. 潘小屏主席	
1. 要求 948 及 249X 全日行駛。	<p>九巴路線第 249X 號（沙田市中心 - 青衣站）主要提供於繁忙時間雙向對開服務，以輔助九巴路線第 49X 號（廣源 - 青衣碼頭）。據資料顯示，乘客的需求主要集中在早上往沙田方向及下午往青衣方向，最高載客率的一小時約 86%。而所有班次的平均客量為每班約 59 人。現時服務水平已足以應付乘客需求。我們會密切留意九巴路線第 249X 號的乘客需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。</p> <p>至於要求全日行駛的建議，據資料顯示，來往青衣與沙田的巴士線在非繁忙時間的載客量通常都較低，以九巴路線第 49X 號為例，在平日非繁忙時間的平均載客率分別只得 49%(往沙田方向)及 46%(往青衣方向)。故此，我們在現階段沒有計劃伸延九巴路線第 249X 號的服務時間改至全日行走。</p> <p>新巴/九巴路線第 948 號（長安 - 銅鑼灣(天后)）主要提供於繁忙時間單向服務。最高載客率的一小時約 82%。現時服務水平已足以應付乘客需求。此外，由 2011 年 7 月 4 日起，新巴/九巴特別加開巴士路線第 948X 號(由長宏 往 銅鑼灣[天后])，開出時間為平日早上 7 時 50 分及 8 時 05 分，以方便往返葵青區及灣仔區的乘客。與此同時，新巴/九巴路線第 948 號亦由同日起於下午開往青衣方向的班次將由長安延長至長宏。在 2012-2013 年度巴士路線發展計劃中，我們亦建議新巴/九巴路線第 948X 號，視乎乘客需求，調配車輛由早上兩班次增加至四班次。我們會密切留意 948 組路線的乘客</p>

內容	運輸署/九巴回應
	<p>需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。</p> <p>至於要求全日行駛的建議，據資料顯示，來往葵青與香港島的巴士綫在非繁忙時間的載客量通常都較低，以城巴路綫第 930 號為例，在平日非繁忙時段的平均載客率分別只得 21%(往金鐘方向)及 23.5%(往葵青方向)。故此，我們在現階段對伸延新巴/九巴路綫第 948 號的服務時間至全日行走有所保留。儘管如此，我們與巴士公司商討後同意在 2012-2013 年度巴士路綫發展計劃中，建議新巴/九巴路綫第 948 號在星期一至星期五往青衣方向的服務時間由現時下午 5 時 35 分至晚上 7 時 40 分(由銅鑼灣(天后)開出)，視乎乘客需求，延長至由下午 4 時 15 分至晚上 9 時正(由銅鑼灣(天后)開出)。</p>
2 41A、42M 加強班次。	<p>我們備悉議員的意見。</p> <p>根據九巴最新乘客統計，41A 及 42M 在下午最繁忙的一小時的平均載客率分別為 80% 及 78%。現時服務水平大致足以應付需求。我們會繼續密切監察服務水平及乘客量之變化，並視乎乘客需求，逐步調整服務。</p>
B 張慧韻議員	
1 41 青衣鐵路站－愛民：建議修改措施盡快實行，改於 2012 年第一季實行。	<p>我們備悉議員的意見。</p> <p>我們需得就擬備的計劃諮詢相關的區議會。在考慮各區議會的意見後，會盡快落實有關項目。</p>
2 41A 長安－尖沙咀東：加密班次，並延長青衣開出尾班車至午夜 12 時。	<p>根據九巴最新乘客統計，41A 在下午最繁忙的一小時的平均載客率為 80%。現時服務水平大致足以應付需求。我們會繼續密切監察服務水平及乘客量之變化，並視乎乘客需求，逐步調整服務。</p> <p>九巴備悉議員對延長尾班車之建議，並會視乎乘客量需求再作考慮。</p>
3 42C 長亨－藍田鐵路站：建議增設早上特快班次，離開	九巴備悉議員對增設特快班次之建議。

內容	運輸署/九巴回應
	<p>青衣後直接使用荃灣路、葵涌道、龍翔道後返回原線。</p> <p>由於 42C 為服務青衣至青山公路(工廠區)的唯一服務。建議的服務或會對部份乘客造成影響。同時抽調資源行走特別路線會令主線沿線乘客的候車時間增加。</p> <p>在作出不同運作安排時，九巴會小心衡量資源及乘客需求。</p>
4 43M 葵芳鐵路站－長青：由於缺乏直接替代服務，建議盡快增加超低地台巴士服務。	<p>九巴備悉議員對增加超低地台巴士服務之建議。</p> <p>政府一直鼓勵專營巴士公司採用可供輪椅上落的低地台巴士，方便傷健人士使用巴士服務。因應我們的鼓勵，九巴已同意在添置新車時，選購可供輪椅上落的巴士。目前，九巴已有約六成的車輛是可供輪椅上落的巴士。</p> <p>隨着低地台巴士數目日漸增多，傷健人士利用巴士服務將會更方便。</p>
5 44/44P 青衣邨/青衣碼頭－旺角東鐵路站：建議延長 44P 服務時間或伸延 44 至青衣碼頭。	<p>我們備悉議員對 44/44P 服務之建議。</p> <p>視乎現時 44P 號線在下午最繁忙的半小時的平均載客率為 67%。現時之服務水平足以應付乘客量。巴士公司會繼續密切監察服務水平及乘客量之變化，並視乎乘客需求，逐步調整服務。</p> <p>過往九巴曾建議延長 44 號線以擴展在青衣島內的服務範圍至青衣碼頭但不獲接納。巴士公司備悉議員之建議以作參考。</p>
6 68A/263M 青衣鐵路站－朗屏/富泰：重組路線，以加強青衣至屯門巴士服務水平。	九巴備悉議員之建議並於將來小欖巴士轉車站服務重組時一併考慮。
7 249X 青衣鐵路站－沙田市中心：建議加密班次至 15 分鐘一班，並增加 248M 及 249M 車資轉乘優惠。	<p>見第 A(1)項回應。</p> <p>九巴已備悉議員對新增八達通轉乘優惠之意見。</p>

內容	運輸署/九巴回應
8 264M 青衣鐵路站－天恩：建議將單層巴士班次改以雙層巴士運作。	現時九巴第 264M 號（天恩邨 - 青衣站）的車隊中有 9 部雙層空調巴士及 2 部單層空調巴士。根據九巴最新乘客統計，264M 在下午最繁忙的一小時的平均載客率為 72%。現時服務水平足以應付需求。巴士公司會繼續密切監察服務水平及乘客量之變化，並視乎乘客需求，逐步調整服務。
9 948X 長宏→銅鑼灣天后：建議盡快提升班次，改於 2012 年第一季實行。	我們備悉議員的意見。 我們需得就擬備的計劃諮詢相關的區議會，在考慮各區議會的意見後，訂出實施建議的安排及其他細節。在落實建議前定會知會相關議會。
10 E32 葵芳鐵路站－機場博物館：建議全日所有班次繞經青衣中及南，長亨服務由轉乘 E31 替代。	<p>現時，龍運巴士第 A31 號線(港鐵荃灣西站 - 機場(地面運輸中心))已全日途經青衣南的長康及長青邨，而 E32 號線(港鐵葵芳站 - 亞洲博覽館)則在非繁忙時段改道途經青衣楓樹窩路及青衣南一帶。第 E32 號於非繁忙時段內途經青衣中、南的安排，既可回應地區居民的要求，也可維持第 E32 號在青衣西路繁忙時段的服務。如將上述路線全日改為途經青衣中、南，將會延長其於繁忙時段的行車時間及影響班次，預計繁忙時段班次會由 9 分鐘下跌至 15 分鐘一班。此外，有關安排將會影響現時於青衣西路一帶使用上述路線的乘客。</p> <p>就龍運巴士第 E31 號線替代第 E32 號以服務長亨居民的建議，現時第 E31 號線往來荃灣(愉景新城)至東涌(逸東)而不駛經機場及航運區，因此長亨一帶的乘客並不能使用上述服務前往機場及航運區一帶。</p> <p>基於上述考慮因素，本署及巴士公司暫無計劃將第 E32 號線全日改道途經青衣中、南。然而，我們會繼續留意青衣區居民對往返機場的公共運輸服務需求，並在有需要時與巴士公司研究加強服務。</p>
11 N31 機場－荃灣愉景新城：建議增設部分班次繞經青衣中及南，長亨服務由 N21 或	龍運巴士第 N31 號線(荃灣(愉景新城) - 機場(地面運輸中心))往返荃灣及機場並途經東涌新市鎮及機場航運區，以服務東涌居民及往返機場的旅客

內容	運輸署/九巴回應
N42 替代。	<p>及員工，班次為30分鐘。如將第N31號線改道繞經青衣中、南，將會令到第N31號線的行車路線變得迂迴，並延長其巴士車程及行車時間，影響巴士班次及現有的乘客。因此本署及巴士公司暫無計劃將N31號線改經青衣中、南。</p> <p>其實，鑑於通宵巴士線的乘客量普遍偏低，在善用資源的原則下，並不是每一地區都會有直接往返機場的通宵巴士服務，乘客需要轉乘其他公共運輸服務往返他們的目的地是無可避免的。現時青衣中、南的乘客可於午夜至清晨時份使用九巴第N241號(長亨 - 紅磡站)或小巴第402S號(長亨 - 荃灣(眾安街))到長安巴士總站，然後轉乘龍運巴士N31號線。由於N31號線仍有剩餘載客量，我們希望該區的居民繼續於深宵時段使用上述的轉乘服務往返機場。</p>
12 N241 紅磡鐵路站 - 長宏：建議於午夜時段增設數班特快班次由旺角開出使用長沙灣道及葵涌道，不繞經青山道及荔景。	乘客對深宵服務的需求較日間服務少及分散。N241的乘客量維持在一穩定水平，現時服務水平已足以應付乘客需求。
C 譚惠珍議員, MH	
1. 要求 948 及 249X 全日行駛。	見第 A(1)項回應。
2. 41A、42M 加強班次。	見第 A(2)項回應。
D 朱麗玲議員	
1. 要求 6D 延長入荔枝角總站，惠及華荔邨、荔欣苑、九華徑、樂園、華豐園、鐘山台及盈暉台的居民。	九巴備悉議員對延長 6D 號線之建議。由於荔枝角總站已經飽和，故未能額外容納新增路線。
E 林紹輝議員	
1. 反對取消 35S，並要求更改由石籬開出，途經安蔭、石蔭東以增加客量。	<p>我們備悉議員對取消 35S 號線之意見。</p> <p>35S 號線服務在東北葵至葵芳沿線與 31M 及 235M 號線重疊。同時，前往美孚的乘客已可利用 31M 與 36A 號之間八達通轉乘計劃。故此九巴預期延長</p>

內容	運輸署/九巴回應
	<p>路線至石籬後不會吸引足夠乘客量。</p> <p>取消 35S 號線後的車輛資源將會投入東北葵區需求更大的路線如 35A 號線。</p>
2. 要求 40P 盡快落實全日服務。	<p>現時九巴路線第 40P 號（石圍角 - 觀塘站）主要提供於繁忙時間單向服務。最高載客率的一班約 98%。而所有班次的平均客量為每班 111 人。現時服務水平已足以應付乘客需求。為方便荃灣與葵青區的乘客，由 2012 年 2 月 6 日起，九巴亦已加強九巴路線第 40P 號於傍晚由觀塘站開往石圍角的班次，開出時間為平日下午 6 時 15 分及 6 時 35 分。我們會密切留意九巴路線第 40P 號的乘客需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。</p> <p>至於要求全日行駛的建議，據資料顯示，來往葵青與觀塘的巴士線在非繁忙時間的載客量通常都較低，以九巴第 40 號（荃灣(如心廣場) - 麗港城）為例，在平日非繁忙時間的平均載客率分別只得 44%(往麗港城方向)及 29%(往荃灣方向)。故此，我們在現階段沒有計劃伸延九巴路線第 40P 號的服務時間改至全日行走。</p> <p>此外，40/6D 號線之重組方案有助分流 38 及 42C 路線，縮減石籬乘客的候車時間。</p>
3. 反對縮減 935 周六班次，並落實全日服務，方便東北葵居民。	<p>我們已備悉議員對 935 號線周六班次之意見。現時載客量只為 31%，建議實行後，路線仍有充裕的空間接載受影響的乘客。</p> <p>基於環保及善用資源的考慮，我們需不時檢討服務的水平及使用量並相應增加或削減服務。</p> <p>至於星期一至五的服務，第 935 號線在繁忙時段的服務的平均載客率不足 76%。九巴認為現時之服務水平足以應付乘客需求。</p>
4. 要求抽調城門隧道其中一條路線途經東北葵，方便居民往返沙田。	現時東北葵區已有直接專線小巴服務前往沙田及大圍一帶，如專線小巴路線第 403 號（石籬（梨貝街）- 沙田圍（循環線））、第 403A 號（安蔭（安

內容	運輸署/九巴回應
	足街) - 沙田(担杆莆街)) 及第 403X 號(大圍站公共運輸交匯處 - 東北葵涌(循環線))。同時，九巴亦已提供八達通轉乘計劃，方便東北葵居民利用 31M/235M 號線轉乘城門隧道道路線往返沙田，大圍，大埔及上水一帶。
5. 增加 35A 班次，並另設特快路線，如途經西九龍走廊，來往東北葵及油尖旺區。	我們備悉議員之建議。 35A 號線在早上最繁忙的一小時的平均載客率為 88%。因應 35A 號路線的乘客量較高，我們建議取消使用率低及有替代服務的 35S 號線，並將車輛資源投入 35A 號線。 至於另設 35A 號路線特快路線，我們需考慮部份中途乘客可能受到影響，然而，我們會繼續監察乘客需求的變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。
6. 增加 31B 班次。	我們備悉議員之建議。 31B 號線在早上最繁忙的半小時的平均載客率為 58%。九巴認為現時之服務水平足以應付乘客需求。唯在下午繁忙時段乘客較為集中，我們會繼續作出運作調整班次以應付乘客需求。
7. 增加 31 班次，並重整路線。	我們備悉議員的重整路線之建議。 根據九巴最新乘客統計，31 號線在下午最繁忙的半小時的平均載客率為 68%。現時服務水平大致足以應付需求。巴士公司會繼續密切監察服務水平及乘客量之變化。
8. 延長 36B 路線至中港碼頭。	我們備悉議員之建議。 不過，現時中港碼頭巴士總站的地方狹少，並沒有足夠空間容納新增路線。
E 梁偉文議員 MH	
1 41 號線：支持更改行車路線，但反對減兩部車行走令	我們備悉議員之意見。

內容	運輸署/九巴回應
候車時間增加。	<p>我們在建議各重組計劃均期望能達致多贏局面。由於更改行車路線後，行車路線較直接及預計行車時間會較穩定。現時 41 號線來往青衣與旺角及何文田一帶實際行程時間大大縮減了 17 分鐘。服務水平會較現時為佳。</p> <p>部份 41 號線的原乘客需要改乘 45 號線或分散至其他九巴路線，改動初期 41 號線的乘客數目會減少，基於環保及善用資源的考慮，我們將車輛改為加強例如 45 號線的服務。雖然 41 號線班次輕微下調，乘客的總乘車時間(候車時間+行車時間)將大大縮減。</p> <p>我們會密切留意乘客量的變化，並在有需要時調整班次以應付乘客需求。</p>
2 42A 及 43C 號線：反對合併，現時服務已不足，投訴特多。若合併減車行走，投訴必增，放工時間，乘客必怨聲載道。	<p>我們備悉議員的重整路線之意見。</p> <p>42A 及 43C 號線沿線重疊，並行經繁忙地區。現時的運作模式往往出現一車跟一車的情況。班次分隔不平均令乘客候車時間增加及登車困難。</p> <p>路線合併將有助改善服務的穩定性。對於 43C 號線的乘客，合併後路線的班次較現時 43C 號線有明顯提升。</p>
3. 948、948X 及 249X 號線：強烈要求全日行走。	見第 A(1)項回應。
(C) 許祺祥議員	
1 反對 33A 縮短路線的安排。	<p>我們備悉議員對重組 33A 號線之意見。</p> <p>是次重組路線的建議乃根據往年『西葵涌網絡重組小組』多次討論的結果而提出。而且 33A 號線的乘客量持續偏低，該線最繁忙一小時內的載客率約得 57%，而非繁忙時段一小時內的最高載客率更不足五成，其於善用資源的考慮，及考慮乘客在美孚可轉乘多條巴士線，所以建議縮短第 33A 號路線至美孚。</p>

內容	運輸署/九巴回應
	<p>為減低對乘搭九巴路線第 33A 號前往西九龍及南九龍地區的乘客的不便，九巴進一步建議提供新增設的轉乘優惠予轉乘九巴路線第 33A 號與第 37 號（葵盛(中) - 奧運站）或第 6 號（荔枝角 - 尖沙咀碼頭）的乘客，為乘客提供特惠票價前往尖沙咀區。</p>
2 對於 42C 只加 1 班次，未能滿足荃灣東亞商場站及大窩口港鐵站的乘客，早上時段上述兩站乘客經常搭唔到。建議安排特別車由長亨邨直出北橋至荃灣東亞商場站。	<p>我們備悉議員之意見。 由於抽調資源行走特別班次會令主線沿線乘客的候車時間增加，我們會繼續密切留意該路線的客量需求，並會在需要時作出適當的調配。</p>
3 建議 238X 可改行楊屋道後才轉出德士古道迴旋處出九龍，方便楊屋道一帶的私樓及大窩口邨的居民，提供多一條方便快捷的巴士綫出尖沙咀。	<p>我們備悉議員對 238X 號線之改道建議。 現時於早上繁忙時間已有一班 238S 號線服務楊屋道一帶及大窩口的居民前往南九龍。 根據九巴最新乘客統計，238S 號線的繁忙時段載客率為 52%。現時服務水平足以應付需求。巴士公司會繼續密切監察服務水平及乘客量之變化。</p>
議員	回應
1 30、45 及 46 路線班次疏及長期脫班，運輸署監管不足，嚴重失職。	<p>巴士的服務班次會因車長缺勤、突發的車輛機械故障或一些外在因素(如路面交通情況或其他交通事故等)而受到影響，導致不穩定的情況出現。由於路面交通情況及事故非巴士公司所能控制或預測，因此運輸署會要求巴士公司針對在其控制範圍以內有關服務班次的不足之處作出跟進和改善。</p> <p>運輸署一直有留意九巴各路線的乘客需求和運作情況，並會因應情況派員作實地調查，點算巴士班次和了解乘客需求。如發現巴士服務未有依照運輸署發出的服務詳情表提供服務，運輸署首先會要求巴士公司就有關情況作出解釋。若巴士公司未能提出合理解釋，運輸署會發信給巴士公司，要求巴士公司就其控制範圍以內的因素作出改善，以維持達</p>

內容	運輸署/九巴回應
	致令人滿意及有效率的公共巴士服務。
2 要求 46X 繞經麗瑤邨巴士總站或 46P 將荔景總站延長至麗瑤總站或增設轉乘優惠或增設路線往新界東。	<p>我們備悉委員之建議。</p> <p>由於地理環境的關係，46X 繞道麗瑤邨巴士總站將大幅增加該路線的行車時間；同時路線的行車距離將超越現時之車費等級，全綫車費需要上調，響應令現時的乘客受到影響。不過，我們會繼續密切監察麗瑤邨對前往新界東的交通需求量，並會在需要時作出適當的調配。</p>
3 增設巴士循環線行走荔景山(包括浩景台)，以改善荔景山乘車困難問題。	由於荔枝嶺道，麗崗街，念祖街路窄多彎，同時亦缺乏總站設施，故不適合專營巴士運作。
4 要求 265M 及 269M 增設來回程分段收費。	<p>現時專營巴士路線的收費是不得高於所核批的收費水平，但巴士公司可在獲得本署批准的情況下，根據商業決定及各種相關因素就路線設立分段收費。運輸署鼓勵巴士公司就其營運情況盡可能提供收費優惠，以減低市民的交通支出。</p> <p>九巴已備悉議員對分段收費之意見。</p>
5 政府在今年中實施巴士、港鐵及渡輪的 2 元長者乘搭優惠要擴大至專綫小巴，以公平協助倚靠專綫小巴服務的山區長者。	<p>由於小巴營辦商數目眾多，而且一般規模較小，營運的模式及財務狀況各有不同，亦並非所有小巴營辦商都有提供類似的票價優惠，所以現階段把計劃擴展至小巴有一定的困難。</p> <p>為了讓長者及合資格的殘疾人士早日受惠，我們打算先行在鐵路、專營巴士及渡輪三種主要公共交通工具(佔每日七成公共交通載客量)推行計劃；待優惠計劃運作成熟，再檢討是否需要擴展計劃的適用範圍。</p>
6 部分路線沒有低地台的巴士，令殘障人士不能享用無障礙的公共交通服務。	政府一直鼓勵專營巴士公司採用可供輪椅上落的低地台巴士，方便傷健人士使用巴士服務。因應我們的鼓勵，九巴已同意在添置新車時，選購可供輪椅上落的巴士。目前，全港已有約六成是可供輪椅上落的巴士。

內容	運輸署/九巴回應
	巴士公司已備悉議員對低地台巴士調配之意見。隨着低地台巴士數目日漸增多，傷健人士利用巴士服務將會更方便。
7. 增加 38、42C 及 35A 的特別車，以改善青山公路一帶乘車困難的問題。	九巴備悉議員對增加班次及增設特別班次之建議。至於另設 38、42C 及 35A 的特別快路線，我們需考慮部份中途乘客可能受到影響，然而，我們會繼續監察乘客需求的變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。
備註	
1 支持 42A 加班次，反對 43C 與 42A 合併。	<p>我們備悉議員的重整路線之意見。</p> <p>42A 及 43C 號線沿線重疊，並行經繁忙地區。現時的運作模式未能發揮巴士資源的最大運載能力。</p> <p>路線合併將有助改善服務的穩定性。對於 43C 號線的乘客，合併後路線的班次較現時 43C 號線有明顯提昇。</p> <p>根據九巴的乘客乘車模式調查，來往青衣及維港灣的乘客不多(約 100 人)。九巴為受影響的乘客新增八達通轉乘優惠。乘客可利用 42A 及 87B 號線來往青衣及維港灣。</p>
2 支持 42C 加班次。	<p>我們備悉議員的意見。</p> <p>我們需得就擬備的計劃諮詢相關的區議會。在考慮各區議會的意見後，會盡快落實有關項目。</p>
3 948X 應全日行駛。	見第 A(1)項回應。
4 不滿 43A、42M、248M 在多 次投訴班次不足、脫班等問 題，但仍然不作出改善	巴士的服務班次會因車長缺勤、突發的車輛機械故障或一些外在因素(如路面交通情況或其他交通事故等)而受到影響，導致不穩定的情況出現。由於路面交通情況及事故非巴士公司所能控制或預測，因此運輸署會要求巴士公司針對在其控制範圍以內有關服務班次的不足之處作出跟進和改善。

內容	運輸署/九巴回應
	運輸署一直有留意九巴各路線的乘客需求和運作情況，並會因應情況派員作實地調查，點算巴士班次和了解乘客需求。如發現巴士服務未有依照運輸署發出的服務詳情表提供服務，運輸署首先會要求巴士公司就有關情況作出解釋。若巴士公司未能提出合理解釋，運輸署會發信給巴士公司，要求巴士公司就其控制範圍以內的因素作出改善，以維持達致令人滿意及有效率的公共巴士服務。
5 249X 應作出加班的安排。	見第 A(1)項回應。
屬議回應	
1 30、45 及 46 路線班次疏及長期脫班，運輸署監管不足，嚴重失職。	見第 H(1)項回應。
2 要求 46X 繞經麗瑤邨巴士總站或 46P 將荔景總站延長至麗瑤總站或增設轉乘優惠或增設路線往新界東。	見第 H(2)項回應。
3 增設巴士循環線行走荔景山(包括浩景台)，以改善荔景山乘車困難問題。	見第 H(3)項回應。
4 要求 265M 及 269M 增設來回程分段收費。	見第 H(4)項回應。
5 政府在今年中實施巴士、港鐵及渡輪的 2 元長者乘搭優惠要擴大至專綫小巴，以公平協助倚靠專綫小巴服務的山區長者。	見第 H(5)項回應。
6 部分路線沒有低地台的巴士，令殘障人士不能享用無障礙的公共交通服務。	見第 H(6)項回應。

內容	運輸署/九巴回應
7 增加 38、42C 及 35A 的特別車，以改善青山公路一帶乘車困難的問題。	見第 H(7)項回應。
K 羅曉成議員 MH	
1 要求 948 及 249X 全日行駛。	見第 A(1)項回應。
2 41A、42M 加強班次。	見第 A(2)項回應。
L 劉美璐議員	
1 34 號線，巴士班次不足，不跟隨制定時間表開車，導致班次疏落，特別在下午 6 時至 6 時 30 分，放工時間；尾班車開出時間要求延遲至晚上 11 時 30 分。	<p>我們備悉議員的意見。</p> <p>現時 34 號線於 34 在上午最繁忙的半小時的平均載客率低於 60%。現時服務水平已足以應付乘客需求。我們會密切留意 34 號路線的乘客需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。</p> <p>九巴備悉議員對延長尾班車之建議，並會視乘客量需求再作考慮。</p>
2 37 及 33A 號線，巴士班次不足，不跟隨制定時間表開車，要求增加班次。	<p>我們備悉議員的意見。</p> <p>現時 37 及 33A 在下午最繁忙的半小時的平均載客率分別為 64% 及 67%。現時服務水平大致足以應付需求。我們會密切留意 37 及 33A 號路線的乘客需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。</p>
M 李志強議員 MH	
1 要求 249X 改為全日線	見第 A(1)項回應。
2 支持 41 改行快速公路及將總站改至青衣站	<p>我們備悉議員的意見。</p> <p>我們需得就擬備的計劃諮詢相關的區議會。在考慮各區議會的意見後，會盡快落實有關項目。</p>
3 反對 42A 及 43C 合併，因原 43C 乘客已不能直達維港灣，而減少 2 部巴士可能會影響乘客，建議兩線之巴士	見第 I(1)項回應。

內容	運輸署/九巴回應
站要沿綫相同，效果已等同合併。	
4 要求九巴採用電子方式紀錄每綫巴士出車時間，並上載至網頁，以供政府及議員監察實際發車情況。現時巴士公司派車不足，脫班嚴重到收到投訴才作出辯駁，完全缺乏合理監管。	九巴備悉議員之意見。
5 243M 班次不穩定，脫班嚴重，派車也不足，要加車行走，以滿足需求	我們備悉議員的意見。 現時 243M 在下午最繁忙的半小時的平均載客率約 73%。現時服務水平已足以應付乘客需求。我們會密切留意 243M 號路線的乘客需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。
N 周偉雄議員	
1 不贊成 N237 削減一部車行走該綫，為使該綫客量增加及解決深宵時段荃灣返回葵盛居民的交通需要，建議該綫改道行經大窩口(石頭街)途經葵涌邨，以便居民出入。	我們備悉議員的意見。 現時第 N237 號的乘客量持續偏低，平均每班車約 10 名乘客，每方向約 5 名乘客。為善用資源，我們建議把第 N237 號的班次由現時二十分鐘一班改為每半小時開出一班。 現時 N237 號綫行經健全街以服務葵涌邨及附近的居民。 由於行車路綫的限制，如路綫繞經石頭街會大幅延長行車時間及距離；同時路綫的行車距離將超越現時之車費等級，全綫車費需要上調，令現時乘客受到影響。
2 反對 33A 削減 2 部巴士行走該綫，但沒有增加 37 號綫的班次及車輛數目，因 33A 與 37 綫由旺角至葵芳路後走綫重疊，若 33A 削減巴士數	我們備悉議員對重組 33A 號綫之意見。 33A 號綫縮短美孚後，37 與 33A 號綫葵芳至美孚一段重疊；部份 37 號綫來往美孚至葵芳一帶的乘客會轉往車費較低之 33A 號綫。

內容	運輸署/九巴回應
<p>目，將會促使 37 號乘客量增加，現時 37 號在繁忙時段(黃昏 5-7 時)在長沙灣一帶已出現滿座飛站的情況，擔心若 33A 削減車輛後，情況將更為嚴重，除非九巴增加車輛行走 37 線。</p>	<p>同時九巴為 33A 號線的乘客提供 33A 號線與 37 號線及 33A 號線與 6 號線之間八達通轉乘優惠，為乘客提供特惠票價前往尖沙咀區。</p> <p>現時 37 號線在最繁忙時段仍有剩餘載客量；九巴預計重組 33A 號線後不會對 37 號線的乘客帶來不良影響。</p>
<p>3 42A 轉乘 37 號建議不夠全面，因建議只提供由大角咀往葵青車程的轉乘優惠，由葵青出佐敦車程卻未提供轉乘優惠，要求增設雙向轉乘優惠。</p>	<p>九巴建議新增 42A 轉乘 37 號線之八達通轉乘優惠仍針對現時 43C 號線來往青衣及大角咀的乘客需要而提出。不過，九巴備悉議員對新增八達通轉乘計劃之意見。</p>
<p>4 就葵青區人口結構及屋邨設計的道路網絡，建議九巴在區內巴士路線增加更多路線的轉乘優惠。</p>	<p>九巴備悉議員對新增八達通轉乘計劃之意見。</p> <p>現時八達通轉乘優惠計劃已覆蓋約七成九巴路線，九巴會視乎實施路線重組計劃所需，考慮提供更多轉乘優惠。</p>
◎ 林立志議員	
<p>1 42C 巴士路線 贊成增加車輛行走，並應該針對地改善晚上 6 時後由九龍東回葵青滿座的情況。</p>	<p>見第 I(2)項回應。</p> <p>我們會繼續密切監察服務水平及乘客量之變化並按實際客量情況作不同的運作安排。</p>
<p>2 E31、E32、235M、265M、46X 巴士路線 贊成增加車輛行走。</p>	<p>我們備悉議員的意見。</p>
<p>3 948X 巴士路線 贊成增加車輛行走，建議新增的班次 07:40、08:15 開出。</p>	<p>我們備悉議員之建議。</p>
<p>4 42 巴士路線 要求延長總站至長康二期巴士總站。</p>	<p>我們備悉議員的意見。</p> <p>由於 42 號線是長途路線，車輛數目較多，長康巴</p>

內容	運輸署/九巴回應
<p>5 41 號巴士重組建議 長青至九龍城碼頭 班次：15 分鐘 單程收費： \$7.6 服務時間：5 時 20 分 至零時 05 分 路線建議 維持現在青衣 路線，由長青邨出發至長 安，離開青衣後，連接葵青 路，青葵公路，西九龍快速 公路等(與建議路線相接)， 總站定為九龍城碼頭。 好處： 可以吸引部分青衣乘客轉坐 41 號直出旺角 乘客由青衣來往旺角的時間 大大縮減 17 分鐘 改道後除了縮減時間，亦同 時令來往的班次變得穩定 青衣居民對來往紅磡的交通 需求高，確保 41 號的乘客客 源 不建議由青衣站作為總站 原因：乘坐 41 號的乘客已經 習慣青衣島內的行車模式， 若果行車路線大幅更改，嚴 重影響乘客的乘車習慣</p>	<p>士總站已經飽和，未能容納新巴士路線。同時延長 42 號線將會導致票價上升，令現時乘客受到影響。</p> <p>我們備悉議員的意見。是次建議 41 號線改道及縮短路線已經考慮在過往多次巴士路線發展計劃諮詢中吸納各議員的意見改善方案。就議員的有關的建議我們有以下初步回應：</p> <p>建議的行車路線較現時 41 號線長，雖然部份路段改行快速公路，但整體行車時間及行車穩定性的改善較不明顯。</p> <p>按建議路線的行車距離及路線改變為特快線，全程車費需要向上調整。</p> <p>部份 41 號線的原乘客需要改乘 45 號線或分散至其他九巴路線，改動初期 41 號線的乘客數目會減少，基於環保及善用資源的考慮，我們將車輛改為加強例如 45 號線的服務。雖然 41 號線班次輕微下調，乘客的總乘車時間(候車時間+行車時間)將大為縮減。</p>
<p>6 42A & 43C 合併計劃 本辦事處建議延長合併後的 路線，總站由佐敦渡華路延 長至尖東麼地道總站。此建 議可一次過合併 43C 及 242X 巴士路線。晚上由尖東麼地 道總站需要定時開出特別 車，由油麻地起先接載乘 客。</p>	<p>我們備悉議員的意見。</p> <p>建議的行車路線較現時 42A 號線長。縱使合併路線後巴士公司仍需要額外投放資源才能維持現時 42A 號線之班次。車費亦可能因此上調。</p> <p>有關將總站由佐敦渡華路延長至尖東麼地道總站的建議，亦會為佐敦道以南的尖沙咀區帶來額外的交通流量。加劇交通擠塞的情況。</p>

內容	運輸署/九巴回應
方便市民全日往來青衣南與尖沙咀 有效減少重疊巴士服務，及把騰出的資源放在需求殷切的路線 節省青衣往返油尖旺的乘車時間 減輕整條彌敦道的交通流量，及有助減排以推動環保	
P 徐曉杰議員	
1 改善巴士脫班問題 不能再以「車長缺勤」、「壞車」、「交通阻塞」作為藉口，九巴理應有後備車長及車隊準備。	巴士公司會繼續密切監察服務水平及乘客量之變化，務求為乘客提供適切的巴士服務。
2 41 巴士改行快線及 42A、43C 合併需先作出承諾 九巴必須先交代非繁忙時間 41、42A 的班次安排。 承諾提供不同的轉乘優惠、統一回程路線分段統一(詳見建議 11，12) 增加 42A 轉乘優惠至 2A、6、37、41A、52X、87B… 承諾增加“柯打車”，解決“爆車”問題。	九巴備悉議員對 41 號線改道及 42A/43C 合併方案及對新增八達通轉乘計劃之意見。
3 增加 N241 班次，研究增設旺角<>青衣深宵特快巴士線 建議九巴用單層巴士試辦旺角青衣深宵特快線。	見第 B(12)項回應。
4 43C 巴士／42A 巴士提供轉乘優惠→41A 巴士 解決青衣西南居民長期欠缺通往尖沙咀直接線問題。	九巴備悉議員對新增八達通轉乘計劃之意見。 現時八達通轉乘優惠計劃已覆蓋約七成九巴路線，九巴會視乎實施路線重組計劃所需，考慮提供更多轉乘優惠。
5 243M 頭班車提前到上午 6 點，以便居民往來	九巴備悉議員對提早頭班車之建議，並會視乘客量需求再作考慮。

內容	運輸署/九巴回應
6 增加 43 早上特別車往葵盛圍(學校區)	<p>九巴及運輸署已備悉議員對新增特別車前往葵盛圍之意見。</p> <p>現時第 43A 號線已能服務部份來往青衣西南與葵興，葵芳地區之中、小學校之間的交通需求。</p> <p>由於早上繁忙時間的資源較為緊張，九巴未能開辦特別線行走青衣西南及葵盛圍。</p> <p>不過我們會繼續密切監察服務水平及乘客量之變化，務求為乘客提供適切的巴士服務。</p>
7 42C 早上增設快線不經荃灣	<p>九巴備悉議員對增設特快班次之建議。</p> <p>由於 42C 為服務青衣至青山公路(工廠區)的唯一服務。建議的服務或會對部份乘客造成影響。同時抽調資源行走特別路線會令主線沿線乘客的候車時間增加。</p> <p>九巴於本年度之巴士路線發展計劃中建議 40 號線改道行經沙咀道、葵涌道和龍翔道。如計劃落實，荃灣前往東九龍的乘客乘車模式或會改變。九巴及運輸署備悉議員之意見，在檢討 40 號線改道的成效時一併考慮 42C 號線在早上時段增設不經荃灣特別車的可行性。</p>
8 改善 41A、42A、43A、42C 下午返回青衣的班次不足情況 九巴多年仍未解決美孚站長期出現爆車情況，要求增加特別車，以解決繁忙時間乘客未能上車之苦	<p>我們備悉議員的意見。</p> <p>由於下午繁忙時段旺角至荔枝角一帶的交通繁忙，及路面空間有限，巴士班次不時會被其他車輛或路線阻塞，導致班次不穩。九巴會繼續研究措施，以改善服務。</p> <p>至於要求增加特別車的安排，會繼續密切監察服務水平及乘客量之變化並按實際客量情況作不同的運作安排。</p>
9 將 42 總站搬移至長康二期商場巴士總站	見第 O(4) 項回應。

內容	運輸署/九巴回應												
<p>解決青華苑、長康邨及青盛苑未有巴士通往荔景(瑪嘉烈醫院)的問題。九巴應該將票價維持不變，由於增加乘客數目，應該將班次加密 8分鐘一班。</p>													
<p>10 強烈爭取 948 過海巴士全日服務，方便青衣居民往返港島 建議 948 巴士盡快實行全日服務，早上班次提前至早上 7 時正，下午班次延遲至晚上 8 時正。另外，建議增設假日全日服務。</p>	<p>見第 A(1)項回應。</p>												
<p>11 建議 279X、264M 在青衣西路回程往青衣設分段收費 \$3.6 於青衣青華苑及長亨往青衣收費 \$10 及 \$13.7，道理何在？</p>	<p>見第 G(4)項回應。目前，青華苑的居民可考慮乘搭巴士路線第 249M 號(青衣站 - 美景花園(循環線))前往青衣站，車費 \$3.6。另，長亨邨的居民可考慮乘搭巴士路線第 248M 號(長宏 - 青衣站)前往青衣站，車費 \$3.6。</p>												
<p>12 要求巴士回程路線分段收費統一，以深水埗為例，回程路線地區相同，但收費卻各異。建議統一收費至 \$5.7，以便疏散人流解決「滿車」問題。以深水埗為例，回程路線地區相同，但收費卻各異。建議統一收費至 \$5.7，以便疏散人流解決「滿車」問題。</p> <table border="1" data-bbox="339 1769 604 2061"> <tr> <td>41</td><td>\$7.6</td></tr> <tr> <td>41A</td><td>\$5.7</td></tr> <tr> <td>42</td><td>\$7.3</td></tr> <tr> <td>42A</td><td>\$6.1</td></tr> <tr> <td>43C</td><td>\$6.1</td></tr> <tr> <td>44</td><td>\$5.7</td></tr> </table>	41	\$7.6	41A	\$5.7	42	\$7.3	42A	\$6.1	43C	\$6.1	44	\$5.7	<p>九巴備悉議員對新增八達通轉乘計劃之意見。 現時九巴共有約七成巴士路線設有分段收費。在決定是否設立分段收費前，九巴會考慮顧客的乘車模式、市場上有關交通工具的收費、對路線的財政影響以及在運作上之可行性等不同因素。</p>
41	\$7.6												
41A	\$5.7												
42	\$7.3												
42A	\$6.1												
43C	\$6.1												
44	\$5.7												

內容	運輸署/九巴回應
13 增加低地台巴士行走青衣，以回應傷健人士的訴求	見第 H(6)項回應。
14 強烈要求九巴將 249X 路線全日行駛，增加轉乘優惠將 249X 路線改為全日行駛，以解決青衣西南居民長期欠缺路線直達沙田的問題，班次亦應加密至最少 15-20 分鐘一班，並提供轉乘優惠至大埔、馬鞍山、火炭路線。	見第 A(1)項回應。
15 各總站增加班次顯示器，以增加班次透明度可參考藍田巴士總站的班次顯示器，讓乘客清楚等候時間。	九巴備悉議員對增加巴士總站設施之建議。
R 梁子穎議員	
1 為配合九巴 40 號更改路線行走龍翔道，方便安蔭邨居民可以前往東九龍地區，強烈要求九巴增設轉乘優惠，讓在安蔭邨乘搭 235M 的乘客可以在葵涌道轉乘九巴 40 號路線前往東九龍地區，以滿足乘客需求，並能善用巴士資源。	九巴備悉議員對 40/6D 號線重組建議的意見。
2 為了更方便安蔭邨居民在非繁忙時可以使用巴士服務前往香港，並可更有效地善用 930 路線的資源，強烈要求九巴增設轉乘優惠，讓乘搭 235M 的乘客可以在葵芳轉乘 930 號路線前往香港，以滿足乘客需求	九巴備悉議員對新增八達通轉乘計劃之意見。 現時八達通轉乘優惠計劃已覆蓋約七成九巴路線，九巴會視乎實施路線重組計劃所需，考慮提供更多轉乘優惠。
3 要求九巴 40P 號路線改為常設服務，提供全日來回服務，方便市民往返東九龍地區。	見第 E(2)項回應。
4 要求九巴 31 號及 235 號路線	我們備悉議員的意見。

內容	運輸署/九巴回應
改善服務。	現時 31 號線在下午最繁忙的半小時的平均載客率為 68%；235 號線在上午最繁忙的半小時的平均載客率為 78%。我們會密切留意 31 及 235 號路線的乘客需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。
5 現時安蔭邨居民在晚間下班時分，使用九巴 35A 服務十分困難，往往未能使用服務，原因是大多被鄰近地方石蔭、石籬居民使用。為了照顧安蔭邨居民可以使用服務返家，更有效地配合九巴路線 35S 取消服務，強烈要求將早上七班的特別服務，改為提供晚間特別服務，方便居住在安蔭邨的居民可以在旺角、深水埗及長沙灣使用九巴 35A 號路線直接返回安蔭邨，滿足安蔭邨居民的需求。	我們備悉議員對取消 35S 號線並提供晚間特別服務之意見。並繼續密切監察晚間乘客量之變化，實際客量情況作不同的運作安排。
梁國華議員	
1 反對將 935 路線星期六縮減班次，更改加強 935 回程班次，並實行全日服務；	見第 E(3)項回應。
2 反對取消 35S 路線，應調改路線增加客量；將 35S 頭站設於石籬商場。	見第 E(1)項回應。
3 增 35A 班次。早上設特快專線，沿青山公路運用西九走廊往旺角、油麻地及尖沙咀。早上設兩班特別班次 8:15、8:30 由石籬開出，疏導石籬、嘉翠園乘客。	見第 E(5)項回應。

內容	運輸署/九巴回應
4 增加 31 路線巴士服務，班次經常失誤及滿客。	見第 E(7)項回應。
5 增加 31B 班次。下午 (5:45-6:30) 增設特別回程石籬班次，由西九龍中心開出，疏導深水埗及長沙灣區內的乘客。	見第 E(6)項回應。
6 增加 40P 班次，達至全日服務。	見第 E(2)項回應。
7 伸延 36B 尾站至中港碼頭。	見第 E(8)項回應。
8 增設往來石籬至沙田區的巴士服務。	見第 E(4)項回應。
葵涌議員	
1 增加 33A 班次。	我們備悉議員的意見。 現時 33A 號線在下午最繁忙的半小時的平均載客率為 67%。現時服務水平大致足以應付需求。我們會密切留意 33A 的乘客需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。
2 反對 33A 更改路線，此舉將會令葵涌邨及大窩口一帶居民完全缺乏往西九龍之巴士線。建議 33A 的路線更改應與 37 號巴士線一併重組，37 總經葵涌邨巴士站，維持票價不變；在此基礎上將 33A 縮短至美孚作為轉乘路線之用。	見第 G(1)項回應。 至於 37 號線繞經葵涌邨的建議將會令 37 號線的行車距離超越現時之收費等級，以致車費需要上調及整體班次會減少，對來往葵盛的乘客有影響，故不作考慮。
3 增加 237A 班次，改為全日行走路線。	我們備悉議員的意見。 現時九巴路線第 237A 號（葵盛(中) - 尖沙咀東

內容	運輸署/九巴回應
	(麼地道)) 之使用率偏低(載客率約 61%)，現時服務水平已足以應付乘客需求。儘管如此，我們會密切留意九巴路線第 237A 號的乘客需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。
4 38 號巴士綫繞經葵涌邨巴士站，維持票價不變，便利葵涌邨居民往來東九龍。	<p>我們備悉議員的意見。</p> <p>建議繞道將會令 38 號綫的行車距離超越現時之收費等級，以致車費需要上調及整體班次會減少，對來往葵盛及東九龍的乘客有影響，故不作考慮。</p> <p>葵涌邨的居民可以步行至大窩口道/葵盛圍的 38 號綫分站或青山公路的 40 或 42C 號綫分站乘搭前往東九龍的巴士服務。</p>
5 增加巴士路綫往來大窩口、葵涌邨一帶及何文田、九龍城、土瓜灣、紅磡一帶。	<p>我們備悉議員之建議。</p> <p>在考慮增加巴士路綫的建議時，我們會考慮現有公共交通服務的供應量、乘客需求、新路綫的乘客量及可能帶來的交通負荷，及資源運用等相關因素。</p> <p>政府現行的運輸政策是以發展較環保及高載客量的鐵路作為本港公共客運系統的骨幹，並以其他公共交通工具提供接駁服務作配合。乘客因此可前往更多的目的地，令有限的路面空間和各公共運輸工具的資源得以善用，提高整體公共交通服務營運的效率，並使公共交通服務維持平衡，避免惡性競爭。</p> <p>往來大窩口、葵涌邨一帶及何文田、九龍城、土瓜灣、紅磡一帶的乘客，可利用港鐵到旺角再轉乘相關的巴士公共小巴、專綫小巴服務。</p>
6 930 路綫更改後，應增加車輛，以維持現有班次服務。	<p>我們備悉議員之建議。</p> <p>現時以城巴路綫第 930 號在平日非繁忙時間的平均載客率分別只得 21.0%(往金鐘方向)及 23.5%(往青衣方向)。我們會密切留意第 930 號的乘客需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。</p>

內容	運輸署/九巴回應
7 將巴士站“美孚鐵路站”、“美孚巴士總站”及“大窩口鐵路站”設為類似隧道轉乘站，為所有途經葵青及荃灣的路線提供轉乘優惠。	<p>我們備悉議員之建議。</p> <p>由於設置轉車站需要有合適的地方及多方面的配合，必須詳細研究，才可評估其可行性。</p>
葵青地區議員	
1 建議 E32 全日行走楓樹窩路。	<p>現時，龍運第 A31 號線(港鐵荃灣西站 - 機場))已全日途經青衣南的長康及長青?，而 E32 號線(港鐵葵芳站 - 亞洲博覽館)則在非繁忙時段改道途經青衣楓樹窩路及青衣南一帶。第 E32 號於非繁忙時段內途經青衣中、南的安排，既可回應地區居民的要求，也可維持第 E32 號在青衣西路繁忙時段的服務，如將上述路線全日改為途經青衣中、南，將會延長其於繁忙時段的行車時間及影響班次，預計繁忙時段班次會由 9 分鐘下跌至 15 分鐘一班。此外，有關安排將會影響現時於青衣西路一帶使用上述路線的乘客。</p> <p>基於上述原因，本署及龍運巴士暫無計劃將第 E32 號線全日改道途經青衣中、南。然而，我們會繼續留意青衣區居民對往返機場的公共運輸服務需求，並在有需要時與巴士公司研究加強服務。</p>
2 強烈要求增加 41A 班次。	見第 A(2)項回應。
青衣地區議員	
1 增加第 34 號於早上市民上學上班時段的班次。	<p>我們備悉議員之建議。</p> <p>現時九巴路線第 34 號 (荃盛(中) - 灣景花園) 於上午最繁忙的半小時的平均載客率低於 60%。現時服務水平已足以應付乘客需求。我們會密切留意九巴路線第 34 號的乘客需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。</p>
南潤達議員	
1 要求增加 33A 班次。	見第 L(2)項回應。

內容	運輸署/九巴回應
2 反對 33A 縮短至美孚，令葵涌邨、大窩口邨居民沒有巴士直接到中南九龍。建議重組 37 及 33A 巴士路線，37 繞經葵涌邨巴士站，並不會加價，才實行縮短至美孚，並提供更多的轉乘優惠。	見第 G(1)項回應。
3 開設往經何文田往九龍城之巴士路線。	<p>我們備悉議員之建議。</p> <p>在考慮增加巴士路線的建議時，我們會考慮現有公共交通服務的供應量、乘客需求、新路線的乘客量及可能帶來的交通負荷，及資源運用等相關因素。</p> <p>政府現行的運輸政策是以發展較環保及高載客量的鐵路作為本港公共客運系統的骨幹，並以其他公共交通工具提供接駁服務作配合。乘客因此可前往更多的目的地，令有限的路面空間和各公共運輸工具的資源得以善用，提高整體公共交通服務營運的效率，並使公共交通服務維持平衡，避免惡性競爭。</p> <p>乘客在葵涌一帶可利用港鐵到旺角再轉乘相關的巴士公共小巴、專綫小巴服務前往何文田及九龍城一帶。</p>
4 增加 237A 班次，長遠因應高鐵站的落成，新增一條由西葵涌往尖沙咀之巴士路線。	見第 T(3)項回應。
5 將 38 號巴士繞經葵涌邨巴士站或 40 號巴士繞經葵涌邨。	見第 T(4)項回應。
6 支持 930 延長至愉景新城，但應增加班次，以彌補等候巴士時間。	<p>我們備悉議員之建議。</p> <p>我們會密切留意隊巴路線第 930 號（荃灣西站公共運輸交匯處 - 金鐘（東））改路後的乘客需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。</p>

內容	運輸署/九巴回應
7 將行經美孚天橋附近之巴士路線改為類似大欖隧道的轉乘站，提供轉乘優惠予經荃灣、青衣、葵涌所有路線。	見第 T(7)項回應。
8 將行經青山公路大窩交匯處改為類似大欖隧道的轉乘站，提供轉乘優惠予經荃灣、青衣、葵涌所有路線。	見第 T(7)項回應。